

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan laut dan merupakan salah satu negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Di samping itu, secara geografis Indonesia terletak diantara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia dan dua Samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam peraturan, baik secara ekonomis maupun politik. Letak geografis yang strategis tersebut menjadikan Indonesia memiliki keunggulan serta sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan.<sup>1</sup>

Dalam sejarah hukum internasional, selalu mengupayakan penetapan batas laut teritorial yang berlaku secara universal dengan memberikan catatan bagi negara-negara pantai dan pelintas. Semula batas laut teritorial suatu negara ditentukan berdasarkan kebiasaan-kebiasaan yang berlaku dalam praktek ketatanegaraan negara yang bersangkutan dengan memperhatikan kepentingan negara lainnya.<sup>2</sup> Penentuan batas laut demikian sangatlah subyektif dan tidak mustahil hanya kepentingan sendirilah yang diutamakan sehingga dalam penentuan batasnya disesuaikan kepentingannya masing-

---

<sup>1</sup> Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

<sup>2</sup> P. Joko Subagyo, 1985, *Perkembangan Hukum Laut Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 31.

masing. Bagi hukum internasional banyak menimbulkan keresahan-keresahan khususnya bagi negara pelintas, karena dalam penyelesaiannya tidak dapat diterapkan ketentuan yang bersifat umum/universal.

Upaya yang dilakukan untuk membentuk dan melahirkan ketentuan yang dapat diterapkan secara internasional terus dilakukan dengan melihat gambaran keadaan praktek penentuan batas wilayah laut dari masing-masing negara pantai.<sup>3</sup> Adapun Upaya-upaya yang dilakukan adalah :

- a. Pada tahun 1936 telah diadakan Konferensi Kodifikasi di Den Haag.
- b. Pada tahun 1939, dikeluarkan Ordonasi yang mengatur batas lebar laut teritorial sejauh 3 mil laut.
- c. Pada tahun 1958, diadakan Konferensi Hukum Laut di Jenewa belum mampu menghasilkan kesepakatan internasional dalam jarak 3 mil laut.
- d. Pada tahun 1960, diadakan Konferensi di Jenewa (Hukum Laut II) belum menghasilkan kesepakatan.
- e. Pada tahun 1982, diadakan Konferensi Hukum Laut III dan diperoleh kesepakatan bersama dalam jarak wilayah laut teritorial sejauh 12 mil laut.

---

<sup>3</sup>P. Joko Subagyo, 2013, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 2.

Posisi strategis Indonesia tidak hanya dilihat dari posisi di persilangan antara dua benua, yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, tetapi juga di antara Laut China Selatan dan Laut Asia Timur.<sup>4</sup> Posisi yang strategis merupakan keuntungan bagi Indonesia karena memiliki sumber daya kelautan yang melimpah. Dengan adanya sumber daya yang melimpah mengakibatkan laut Indonesia menjadi jalur pelayaran dan banyak kapal asing yang mencuri sumber daya yang ada di laut Indonesia. Salah satu contohnya, pada akhir Oktober 2017 terdapat 33 kapal yang merupakan kapal milik nelayan Vietnam dan Tiongkok di Perairan Renai, Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau.<sup>5</sup>

Konvensi Hukum Laut PBB 1982 mengatur beberapa hak lintas laut. Pertama, hak lintas laut damai diatur dalam ketentuan Pasal 19 ayat (1) Konvensi Hukum Laut mengatur bahwa setiap kapal asing yang memasuki perairan suatu negara wajib menerapkan hak lintas damainya. Kapal asing pada saat melintas dilaut teritorial suatu negara harus cepat, tidak boleh membuang limbah, tidak boleh berhenti kecuali kapal tersebut mengalami *distress* dan setiap negara mempunyai hak untuk membuat peraturan atas laut teritorialnya. Kedua, hak lintas transit diatur dalam Pasal 38 ayat (2). Hak lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan untuk

---

<sup>4</sup> KONGRES MARITIM II “Kedaulatan Maritim untuk Kesejahteraan Rakyat: Mengawal Implementasi Kebijakan Kelautan Indonesia” Yogyakarta, 09-10 Desember 2017.

<sup>5</sup> <http://nasional.kompas.com/read/2017/10/29/07040051/menteri-susi-pimpin-penenggelaman-33-kapal-pencuri-ikan-di-natuna>, diakses pada tanggal 17 Desember 2017, pukul 13.04 WIB.

tujuan transit dan terus menerut, langsung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona eksklusif lainnya. Ketiga, hak lintas alur kepulauan adalah hak lintas bagi kapal asing apabila ingin melintas di perairan kepulauan. Kapal asing yang melintasi perairan kepulauan di Indonesia wajib mematuhi ALKI (Alur Lintas Kepulauan Indonesia).

Indonesia sebagai negara negara pantai dan sekaligus sebagai negara kepulauan yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia juga diwajibkan untuk menghormati hak dan kepentingan internasional yang berkaitan dengan pelayaran maupun penerbangan seperti *Innocent Passage* dan *Transit Passage*. Hal ini dimaksudkan bahwa Indonesia tidak dapat melarang atau tidak mengizinkan kapal negara tertentu untuk melintas di Perairan Indonesia atau laut teritorial Indonesia sepanjang kapal tersebut mematuhi prinsip-prinsip dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan peraturan Hukum Internasional serta hukum nasional yang berlaku di Indonesia.

Indonesia memusatkan perhatiannya pada pengembangan lebih lanjut dari gagasan “*Common Heritage of Mankind*” yang lahir pada tahun 1967, masalah laut wilayah dan selat. Pertama karena itu merupakan perhatian umum dari semua peserta konferensi sebagai pencerminan dari aspirasi negara-negara berkembang. Kepulauan yang akan dibicarakan dalam rangka

laut wilayah dan soal lalu lintas melalui selat merupakan dua hal yang menyangkut kepentingan Indonesia.<sup>6</sup>

Peraturan yang berkaitan dengan hak lintas laut yaitu hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur kepulauan dengan adanya keberadaan peraturan ini bukan merupakan jaminan bahwa tidak akan terjadi pelanggaran. Pada kenyataannya masih banyak kapal asing yang melanggar prinsip-prinsip hak lintas laut di perairan Indonesia. Meskipun Indonesia sudah membuat peraturan yang berkaitan dengan hal tersebut terkecuali hak lintas transit yang di Indonesia belum diatur secara spesifik. Kapal dari negara lain yang melintas di perairan Indonesia seharusnya menggunakan hak lintas transit di laut teritorial bukan menggunakan hak lintas damai. Salah satunya di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport Indonesia yang merupakan terminal khusus yang digunakan PT Freeport untuk kegiatan operasional *loading* atau *unloading* barang muatan kapal dan juga untuk mengekspor bubuk konsentrat ke seluruh dunia, yang mana pada saat *loading* atau *unloading* di pelabuhan ini, kapal-kapal baik dalam negeri dan luar negeri berhenti dalam jangka waktu yang cukup lama di Laut Arafuru. Dengan demikian, perlu adanya peraturan lebih lanjut mengenai kapal asing yang berhenti atau transit di suatu Pelabuhan untuk tujuan pengangkutan di Indonesia. Sehingga apabila terjadi pelanggaran seperti contoh penangkapan

---

<sup>6</sup> Mochtar Kusumaatmadja, 1962, *Masalah Lebar Laut Teritorial pada Konferensi-Konferensi Hukum Laut 1958*, Bandung, hlm. 46.

kapal asing yang menangkap ikan di perairan Natuna Kepulauan Riau dan perairan Sulawesi Utara pada bulan maret 2018, Pemerintah Indonesia telah mempunyai peraturan yang berkaitan dengan hal tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas maka dalam penelitian ini penulis mengambil judul **Penerapan Pengaturan Hak Lintas Laut bagi Kapal Asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982.**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalahnya adalah Bagaimana Penerapan Pengaturan Hak Lintas Laut bagi Kapal Asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini mempunyai tujuan sebagai berikut:

#### **1. Tujuan Obyektif**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan pengaturan hak lintas laut bagi kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982.

## 2. Tujuan Subyektif

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

### **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan uraian dalam latar belakang masalah, maka manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### 1. Manfaat Teoritis

Penulisan hukum ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran bagi perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya Ilmu Hukum dan terlebih khusus lagi dalam bidang hukum tentang hubungan internasional, terutama Hukum Laut Internasional.

#### 2. Manfaat Praktis

##### a. Bagi Penulis :

- 1) Untuk memperoleh pengetahuan tentang penerapan pengaturan hak lintas laut bagi kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982.
- 2) Untuk memperdalam wawasan terkait pengaturan hak lintas laut di perairan Indonesia dan sikap yang dilakukan Indonesia dalam menghadapi permasalahan yang timbul di perairan Indonesia sebagai akibat dari hak lintas laut.

b. Bagi Pihak-pihak Terkait :

Penulisan hukum ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi bagi mahasiswa yang mengambil program kekhususan Hubungan Internasional terutama Hukum Laut Internasional dan pihak-pihak lain yang mempunyai kepentingan yang berkaitan dengan hak lintas laut. Penulisan hukum ini juga diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi lembaga-lembaga terkait khususnya bidang kelautan agar dapat membuat suatu peraturan mengenai hak lintas di perairan Indonesia terutama hak lintas transit.

**E. Keaslian Penelitian**

Sepengetahuan penulis, penulisan hukum dengan rumusan permasalahan Penerapan Pengaturan Hak Lintas Laut bagi Kapal Asing di Pelabuhan Amamapare (*Portsite*) PT Freeport menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982 ini mungkin pernah di teliti oleh peneliti lain yang juga membahas mengenai hak lintas. Namun terdapat perbedaan antara penulisan hukum ini dengan penulisan hukum sebelumnya yaitu terdapat pada hak lintas yang dibahas, yang mana pada penulisan hukum ini membahas mengenai hak lintas kapal asing di Pelabuhan Amamapare (*Portsite*) PT Freeport. Penelitian ini



merupakan karya asli dari penulis bukan merupakan duplikasi ataupun plagiasi dari hasil karya penulis lain. Apabila terdapat kesamaan dalam beberapa aspek atau tema, maka penulisan ini diharapkan dapat menjadi literatur pelengkap dan/atau pembanding bagi pihak-pihak yang membutuhkan pengetahuan mengenai penerapan pengaturan hak lintas bagi kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport. Berikut ini penulis akan memaparkan 3 (tiga) macam penulisan hukum yang mempunyai relevansi dengan penulisan hukum ini, antara lain :

1. Lia Kurniasi, Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, Tahun 2001, menulis skripsi dengan judul “Penerapan Alur Laut Kepulauan Indonesia Berdasarkan Rekomendasi IMO Tahun 1998”. Rumusan masalah yang diangkat adalah Bagaimanakah penerapan alur laut kepulauan Indonesia berdasarkan rekomendasi IMO Tahun 1998?. Tujuan penelitian Penulis adalah untuk mengetahui bagaimanakah penerapan alur laut kepulauan Indonesia berdasarkan rekomendasi IMO Tahun 1998. Dari hasil penelitian yang dilakukan, diambil kesimpulan yaitu :

- a. Dasar-dasar pemikiran dalam penetapan ALKI adalah menggunakan pendekatan yuridis dan historis yaitu :

- 1) Berdasarkan Pasal 53 Konvensi PBB 1982 tentang Hukum Laut, mewajibkan perlu adanya pengaturan yang menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya

melalui perairan kepulauan/nusantara Indonesia. Pemerintah Republik Indonesia menetapkan 3 (tiga) ALKI sebagaimana diatur dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia merupakan implementasi dari UNCLOS 1982.

- 2) Konvensi PBB 1982 tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) yang diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 mempunyai arti yang penting bagi Negara Republik Indonesia, karena asas negara kepulauan yang diperjuangkan oleh Indonesia selama 25 tahun diterima dan diakui oleh masyarakat internasional. Hal ini, melahirkan sebuah konsekuensi yuridis, dimana Indonesia wajib mengakomodasikan kepentingan masyarakat internasional dengan menetapkan jalur-jalur lalu lintas bagi pelayaran internasional melalui perairan Indonesia.

- b. Dalam menetapkan ALKI, Indonesia haruslah menyampaikan usul kepada organisasi internasional yang berwenang, dalam ini *International Maritime Organization (IMO)*. Organisasi tersebut berfungsi memberikan saran-saran dan rekomendasi dalam penerimaan dan penetapan mengenai alur laut kepulauan. Pada tanggal 19 Mei 1998, IMO secara resmi menerima dan menetapkan 3 (tiga) ALKI yang diajukan oleh Indonesia.

- c. Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang ditetapkan oleh Pemerintah RI berlaku bagi segala jenis kapal dan pesawat udara asing baik negara pantai maupun negara tidak berpantai, melalui perairan Indonesia, antara satu bagian laut lepas atau ZEE Indonesia dengan bagian laut atau ZEE Indonesia lainnya. Lintas di ALKI tersebut dilakukan secara langsung, terus menerus dan secepat mungkin serta tidak terhalang. Mengenai persyaratan/kewajiban bagi kapal dan pesawat udara yang melintas, pemerintah telah menyiapkan 19 (sembilan belas) ketentuan yang harus dipatuhi dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan Indonesia.
- d. Dampak yang dapat timbul sehubungan dengan ditetapkannya ALKI tersebut ditinjau dari segi yuridis, politis, keamanan dan kesejahteraan.

2. Muhammad Fajrin, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, Tahun 2012, menulis skripsi dengan judul “Tinjauan Hukum Terhadap Hak Lintas Damai Di Perairan Nusantara”. Rumusan masalah yang diangkat adalah Bagaimanakah pengaturan hak lintas damai menurut hukum internasional? dan Bagaimanakah implementasi hak lintas damai dalam perundang-undangan Indonesia?. Tujuan penelitian Penulis adalah untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan hak lintas damai dari segi hukum

internasional dan untuk mengetahui bagaimanakah implementasi hak lintas damai dalam Undang-Undang No. 6 Tahun 1996, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002, dan Undang-Undang Pelayaran. Dari hasil penelitian yang dilakukan, diambil kesimpulan yaitu secara rasional pengaturan mengenai hak lintas damai terdapat dalam :

- 1) Undang-Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, yang kemudian direvisi menjadi UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- 2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention of the Law of the Sea 1982*.
- 3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

Negara pantai dengan memperhatikan keselamatan pelayaran dapat mewajibkan kapal asing melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial dengan menggunakan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah lalu lintas (*traffic separation schemes*) sebagaimana diatur oleh Pasal 22 Konvensi Hukum Laut PBB 1982. Demikian juga pelayaran dengan menggunakan hak lintas transit karena

ketentuan Pasal 41 Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang mengatur alur laut dan skema pemisah lintas transit, yaitu bahwa negara-negara yang berbatasan dengan selat (*states bordering starits*) dapat menentukan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah pelayaran di selat-selat apabila diperlukan untuk meningkatkan lintas transit yang aman sesuai dengan peraturan internasional yang dibuat oleh organisasi internasional yang berkompeten, yaitu dalam hal ini IMO.

3. Nadya Khaeriyah Yusran, Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, Tahun 2017, menulis skripsi dengan judul “Tinjauan Hukum Terhadap Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Melakukan Lintas Di Alur Laut Kepulauan Indonesia”. Rumusan masalah yang diangkat adalah Bagaimanakah pengaturan hak dan kewajiban kapal asing yang melakukan lintas di alur laut kepulauan Indonesia? dan Bagaimanakah upaya pengamanan terhadap kapal asing yang melakukan lintas di alur laut kepulauan Indonesia?. Tujuan penelitian Penulis adalah untuk mengetahui bagaimana pengaturan hak dan kewajiban kapal asing yang melakukan lintas di alur laut kepulauan Indonesia dan untuk mengetahui bagaimana upaya pengamanan terhadap kapal asing yang melakukan lintas di alur laut kepulauan Indonesia. Dari hasil penelitian yang dilakukan, diambil kesimpulan yaitu berdasarkan pembahasan mengenai hak dan

kewajiban kapal asing yang melakukan lintas di alur laut kepulauan Indonesia dan hasil penelitian Penulis di lapangan, maka Penulis menarik kesimpulan bahwa :

- 1) Penetapan ALKI yang dilakukan oleh beberapa negara kepulauan, dalam hal ini Indonesia menimbulkan hak dan kewajiban yang dibebankan kepada negara kepulauan itu sendiri dan kapal asing sebagai pemilik dan pengguna ALKI. Dalam penerapannya, belum ada peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur tentang delik ataupun unsur-unsur pelanggaran termasuk sanksi yang dapat disangkakan bagi kapal dan pesawat udara yang melanggar dalam hal melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan.

Upaya pengalaman ALKI yang dilakukan oleh instansi terkait, dalam hal ini TNI AL, terbagi atas tiga, yaitu upaya pengendalian, upaya pengawasan dan penegakan hukum di ALKI. Adapun beberapa kendala dalam pengamanan ALKI, yaitu : alat dan teknologi yang digunakan untuk melakukan pengalaman di ALKI belum memadai sehingga belum mampu melakukan pengawasan yang lebih maksimal, disamping itu tenaga dan sumber daya manusia (SDM) yang terkait dalam upaya pengawasan

tersebut masih perlu ditingkatkan dalam melakukan operasi di ALKI. Dalam upaya pengamanan tersebut, kasus pelanggaran yang paling marak terjadi di ALKI adalah kasus *illegal fishing*.

#### **F. Batasan Konsep**

Penulisan hukum ini diberi batasan konsep sebagai berikut :

1. Penerapan adalah perbuatan menerapkan.<sup>7</sup> Menurut J.S Badudu dan Sutan Mohammad Zain, penerapan adalah hal, cara atau hasil (Badudu & Zain, 1996:1487). Adapun menurut Lukman Ali, penerapan adalah mempraktekkan, memasang. Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan.<sup>8</sup>
2. Pengaturan adalah proses, cara, perbuatan mengatur yang dilakukan untuk melaksanakan sesuatu agar berjalan seperti yang telah diatur.
3. Hak lintas laut kapal asing yaitu hak yang diberikan kepada semua negara baik yang negara yang berpantai maupun tidak berpantai yang sebagaimana yang diatur dalam UNCLOS. Negara pantai yang laut teritorialnya dilintasi kapal negara lain tidak dapat melarang kapal suatu

<sup>7</sup> <http://repository.uin-suska.ac.id/4672/3/BAB%20II.pdf>, diakses 27 Oktober 2017, pukul 00.50 WIB.

<sup>8</sup> <http://eprints.uny.ac.id/9331/3/bab%202-08208241006.pdf>, diakses pada tanggal 27 Oktober 2017, pukul 00.55 WIB.

negara untuk melintas dengan alasan apapun. Sedangkan bagi kapal asing yang melintasi laut teritorial suatu negara haruslah cepat, melintas dengan damai dan tidak mengganggu kedaulatan dari negara pantai.

4. Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) yang berjarak 30 kilometer dari Kota Timika merupakan pelabuhan milik PT Freeport Indonesia. Kawasan Pelabuhan ini merupakan ujung dari pipa saluran sepanjang 110 kilometer yang mengalirkan bubur konsentrat tembaga dan emas dari instalasi pengolahan yang ada di tambang Grasberg. Setelah bubur konsentrat sampai di pelabuhan ini, bubur konsentrat tersebut dikeringkan kemudian disimpan. Pelabuhan ini dikelola oleh PT Kuala Pelabuhan Indonesia, per tahunnya lebih dari 100 kapal yang diberangkatkan untuk mengirim atau mengeksport konsentrat tersebut.<sup>9</sup>
5. PT Freeport Indonesia (PTFI) merupakan perusahaan afiliasi dari Freeport-McMoran. PTFI menambang, memproses, dan melakukan eksplorasi terhadap bijih yang mengandung tembaga, emas dan perak. PTFI beroperasi di daerah daratan tinggi di Kabupaten Mimika Provinsi Papua, Indonesia.<sup>10</sup>
6. Konvensi adalah *United Nations Convention on the Law of the Sea* Tahun 1982, sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17

<sup>9</sup> [http://www.indoplaces.com/mod.php?mod=indonesia&op=view\\_region&cid=28&regid=2529](http://www.indoplaces.com/mod.php?mod=indonesia&op=view_region&cid=28&regid=2529), diakses tanggal 27 November 2017, pukul 15.37 WIB.

<sup>10</sup> <https://ptfi.co.id/id>, diakses pada tanggal 27 November 2017, pukul 15.43 WIB.



Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).<sup>11</sup>

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti data sekunder. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang dilakukan atau berfokus pada norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan, yaitu mengkaji tentang penerapan pengaturan hak lintas laut bagi kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982.

### **2. Sumber Data :**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian hukum normatif ini adalah data sekunder yaitu data yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka. Adapun data sekunder meliputi:

#### **a. Bahan Hukum Primer**

Bahan Hukum Primer adalah bahan hukum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan (hukum positif) antara lain:

---

<sup>11</sup> Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

4) Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

5) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.

Bahan hukum lain yang digunakan adalah hukum internasional yang berupa:

1) *Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone* 1958

2) *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder adalah pendapat hukum yang diperoleh dari bahan pustaka yang memberikan petunjuk maupun penjelasan mengenai bahan hukum primer yang

merupakan hukum yang diperoleh dari buku-buku (literatur), jurnal, tesis, artikel/makalah, website, dan narasumber yang memberikan pendapat yang berkaitan dengan permasalahan tentang hak lintas kapal asing di Indoensia.

### 3. Cara Pengumpulan Data

#### a. Studi Kepustakaan

Pengumpulan data yaitu dengan mempelajari peraturan perundang-undangan, pendapat hukum, buku-buku, internet, doktrin, dan fakta hukum yang berkaitan dengan obyek penelitian lalu penulis mengkaitkan data sekunder tersebut dengan bahan hukum primer.

#### b. Wawancara

Wawancara dilakukan terhadap narasumber dengan mengajukan pertanyaan yang sudah disusun sebelumnya secara sistematis mengenai penerapan pengaturan hak lintas laut bagi kapal asing di Pelabuhan Kelas II Amamapare (*Portsite*) PT Freeport menurut Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang mendasar pada peraturan yang terkait dan membandingkan fakta sosial yang terjadi. Wawancara menggunakan bentuk pertanyaan terbuka yaitu peneliti tidak menyiapkan jawabannya, tetapi jawaban sepenuhnya diserahkan kepada narasumber. Wawamcara dilakukan dengan Ketua *Administrator General Agency* yaitu Bapak Nixon Maukar.

#### 4. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan adalah dengan cara analisis secara kualitatif yaitu analisis yang digunakan dengan cara mengumpulkan data yang telah diperoleh dikumpulkan menjadi satu dan dideskripsikan untuk mendapat jawaban dari permasalahan yang diteliti.

#### 5. Proses Berpikir

Dalam penarikan kesimpulan menggunakan proses berpikir atau prosedur bernalar deduktif yaitu penarikan dari peraturan hukum yang umum kedalam kesimpulan hukum yang lebih khusus.

### **H. Sistematika Penulisan Hukum**

Penelitian ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

#### **BAB I            PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, batasan konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan hukum/skripsi.

#### **BAB II           PEMBAHASAN**

Bab ini menguraikan tinjauan mengenai sejarah perkembangan hukum laut internasional, dan tinjauan mengenai sejarah dan perkembangan hukum laut di Indonesia, dan tinjauan mengenai macam-macam hak lintas yang

meliputi hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur kepulauan.

### BAB III PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari penulis setelah melakukan penelitian hukum.

